

УДК 94(470+510)''18'':[339.5:656.614.3]

doi 10.17072/2219-3111-2022-2-154-165

Ссылка для цитирования: *Хамзин И. Р.* Система морского транзита русско-китайской торговли в 80–90-е годы XIX века // Вестник Пермского университета. История. 2022. № 2(57). С. 154–165.

## СИСТЕМА МОРСКОГО ТРАНЗИТА РУССКО-КИТАЙСКОЙ ТОРГОВЛИ В 80–90-Е ГОДЫ XIX ВЕКА

*И. Р. Хамзин*

Уральский гуманитарный институт, Уральский федеральный университет, 620000, Россия, Екатеринбург, пр-т Ленина, 51

ildar.hamzin1991@mail.ru

ORCID: 0000-0002-4967-0705

ResearcherID: GLQ-6948-2022

Scopus Author: 57282985300

Рассматривается морская торговля России и Китая в период 80–90-х гг. XIX в. Данная проблема по-прежнему остается малоизученной в научной литературе. Основу исследования составили ранее не используемые материалы Архива внешней политики Российской империи и Российского государственного исторического архива. На основе метода системно-структурного анализа изучаются основные элементы, конструирующие процесс торговых отношений. После того как в начале 1880-х гг. Добровольный флот России занялся перевозкой грузов между русскими и китайскими портами, морская торговля России и Китая стала активно развиваться, составив большую конкуренцию сухопутной чайной торговле через слободу Кяхта. Исследование состоит из двух частей – изучения структуры торговли и реконструкции на основе проведенного анализа системы торговли. Среди основных структурных элементов морской торговли рассмотрены направление, по которому осуществлялся транзит товаров, условия перевозки грузов, особенности взаимодействия Добровольного флота и русских торговых домов в Китае, конкуренция за ставки фрахта в китайских портах, организационные вопросы и содержание торговли. Анализ перечисленных элементов позволил показать модель системы морского транзита русско-китайской торговли 1880–1890-х гг. В кратких тезисах дана характеристика приведенной модели торгового транзита. Автор показывает основные преимущества морского направления русско-китайской торговли перед сухопутным, а также основные недостатки данного направления. Таким образом, исследование призвано показать сочетание уровней нового методологического подхода и проблемно-исторического изучения истории торговли России и Китая, тем самым обогатив историографию данной тематики.

*Ключевые слова:* русско-китайская торговля, морской транзит, Добровольный флот, системный подход.

### Введение

Морская торговля Российской империи и империи Цин – это международный торговый обмен, происходивший между русскими и китайскими портами на мировом морском пространстве во второй половине XIX в. Официальное оформление морской русско-китайской торговли произошло в 1862 г., когда западные границы России, а также русские балтийские и черноморские порты были открыты для ввоза китайского чая. Однако окончательное формирование системы морского транзита произошло только в 80–90-е гг. XIX в., когда грузоперевозки между китайскими портами и Одессой начал осуществлять Добровольный флот России.

Цель настоящей статьи – провести реконструкцию процесса морской торговли России и Китая и построить целостную модель транзита, сложившегося между российскими и китайскими портами в последние два десятилетия XIX в.

### Предшествующий исследовательский опыт. Источники и методология

Несмотря на достаточно богатый опыт морских торговых отношений Российской империи с Китаем, этот вопрос рассмотрен в отечественной историографии в значительно меньшей степени в сравнении с широко известной чайной торговлей через слободу Кяхта. В дореволю-

ционный период вопрос о морской русско-китайской торговле поднимали в своих работах А. П. Субботин, К. А. Скальковский, И. Я. Коростовец [Субботин, 1892, с. 526–538; Скальковский, 1883, с. 544–578; Коростовец, 1898, с. 251–262]. Авторы отмечали большое значение этого торгового направления, которое составило конкуренцию сухопутной кяхтинской торговле. Характеристику морского транзита можно также увидеть в работе М. Ю. Поггенполя, посвященной истории Добровольного флота [Поггенполь, 1903].

Но уже в советский период историки мало затрагивали вопрос морского транзита. Так, в труде М. И. Сладковского одесскому направлению русско-китайской чайной торговли уделен лишь небольшой раздел [Сладковский, 1974, с. 279–283]. Морские торговые отношения между Китаем и русскими портами на Дальнем Востоке изучала Г. Н. Романова, однако это направление транзита стало развиваться только в начале XX в. [Романова, 1987].

Среди современных работ к вопросу истории морской торговли между Одессой и Китаем обращались в своих публикациях В. Г. Дацьшен и В. Г. Шаронова [Дацьшен, 2012; Шаронова, 2019]. Однако названные авторы показывали либо эволюцию данного процесса, либо его логистические аспекты, но не предоставили общего системного анализа морских торговых отношений России и Китая.

Между тем вопрос транзита в истории русско-китайских отношений приобретает особую актуальность на фоне новых экономических проектов РФ и КНР. С этой точки зрения, весьма любопытно взглянуть на развитие нетипичных для российской континентальной цивилизации направлений торговли, прежде всего морского транзита. Более детальному изучению этого вопроса способствует и источниковая база, которая ранее активно не привлекалась исследователями. Исторический анализ проведен на основе материалов Российского государственного исторического архива и Архива внешней политики Российской империи. Источники позволяют реконструировать историю морских торговых отношений России и Китая в 80–90-е гг. XIX в., раскрыть многие детали этого процесса.

Основу данного исследования составил метод системного анализа. В данном случае процесс торговли изначально представляется как сложно организованная система, которую можно разложить на отдельные элементы, в совокупности представляющие собой структуру изучаемого объекта. Определение взаимосвязей между структурными элементами дает возможность построить целостную модель изучаемого процесса. Подобный подход берет основу в теории системного анализа и общей теории систем [Уемов, 1978]. Нельзя не упомянуть также и работы Фернана Броделя, в которых знаменитый историк «разбивал» изучаемое им явление (повседневность, торговля) на отдельные составляющие элементы – структуры, чтобы затем показать общее историческое полотно эпохи [Бродель, 1988].

### **Добровольный флот России и русско-китайская торговля**

История морской торговли России и Китая в конце XIX в. неразрывно связана с историей Добровольного флота России (так же – Доброфлот). На момент учреждения данного предприятия в 1878 г. одной из главных задач Доброфлота было создание коммуникации между Центральной Россией и ее отдаленной периферией на Дальнем Востоке. Пароходы должны были доставлять ссыльных каторжников на Сахалин, товары и прочие ресурсы во Владивосток. В 1879 г. руководство Добровольного флота договорилось с русскими купцами в Ханькоу о перевозке чайного груза из Китая в Россию на своих пароходах [Поггенполь, 1903, с. 37–38]. Таким образом, было положено начало морской чайной торговли Добровольного флота.

В ближайшие десятилетия русские пароходы станут регулярно доставлять чай из Китая в Одессу. По данным, приводимым М. Поггенполем, за первые шесть лет своего существования суда Добровольного флота перевезли 1 400 000 пудов чая, в то время как уже в конце рассматриваемого периода, в один только 1899 г. – 1 200 000 пудов чая [Там же, с. 97]. В 1885 г. правительство России предоставило Добровольному флоту субсидию (600 000 рублей в год [Там же, с. 275–278]), что стало толчком к развитию Доброфлота, и в том числе отразилось на росте грузоперевозок китайского чая (табл. 1).

Таблица 1

## Отправка чая из Ханькоу в Одессу

Год	Чай, т
1886	2822
1887	9248
1888	14 302
1889	15 253
1890	17 226
1891	19 503
1892	20 341
В среднем ежегодно	14 100

*Примечание:* данные по (АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 15).

В 1880–1890-е гг. благодаря деятельности Добровольного флота окончательно сформировался морской транзит между русскими и китайским портами на регулярной основе. Сам Добровольный флот в конце XIX в. стал одним из самых крупных пароходных предприятий России, в 1898 г. имея в своем составе 14 судов (РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 2. Л. 156, 216, 252).

**Анализ структуры морского транзита**

Морская торговля России и Китая в 80–90-е гг. XIX в. представляла собой сложноорганизованный процесс, состоящий из взаимосвязи организационных вопросов, логистики, товарного обмена и проч. Эти отдельные аспекты сформировали структуру, анализ которой позволит нам увидеть общую систему морского транзита.

*Маршрут.* «... Имеем честь уведомить Вас что пароход «Орел» прибыл сюда благополучно 11 (числа – И.Х.) сего месяца в 6 часов утра», – читаем мы в одном из донесений, направленных в 1890 г. из Ханькоу в Санкт-Петербург в главное управление Доброфлота (РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 318. Л. 48). Долгий путь русского судна начинался в Одессе, откуда пароход направлялся через черноморские проливы в Средиземное море. Далее – Суэцкий канал и проход через Порт-Саид. Впереди ждали Красное море, Индийский океан и Малаккский пролив, пройдя через который «Орел» попадал в воды Восточной Азии. Русский пароход прибывал во Владивосток, сдавал назначенный груз и двигался дальше в Китай (см. приложение). Общее время плавания судна составляло до 50 дней.

Прежде чем попасть на чайный рынок Ханькоу, пароходы Добровольного флота успевали побывать в крупнейших азиатских портах: русских (Владивостоке), японских (Нагасаки), юго-восточных (Сайгон, Сингапур) и, конечно же, в Шанхае (табл. 2).

Таблица 2

## Азиатские рейсы пароходов Добровольного флота в 1883 г.

Пароход	Порт отправления	Число отправления	Порт прибытия	Число прибытия
«Россия»	Нагасаки	27.04	Ханькоу	3.05
	Ханькоу	19.05	Сингапур	30.05
«Петербург»	Нагасаки	1.05	Ханькоу	6.05
	Ханькоу	22.05	Сингапур	7.06
«Кострома»	Посьет	14.05	Вусунг <sup>1</sup>	18.05
	Вусунг	20.05	Ханькоу	24.05
	Ханькоу	12.06	Сингапур	23.06
«Нижний Новгород»	Нагасаки	3.06	Вусунг	5.06
	Вусунг	11.06	Ханькоу	15.06
	Ханькоу	3.07	Сингапур	18.07

*Примечание.* Данные по (РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 2. Л. 96–105).

Время на рейсы между отдельными портами могло занять до двух недель. Даже путь от Шанхай (р. Вусунг) до Ханькоу требовал до четырех дней сплава по Янцзы. Здесь же необходимо было нанять лоцмана, чтобы благополучно пройти по трудной для морских пароходов китайской реке. И, наконец, пароход достигал Ханькоу.

**Контракт.** Любому посещению русского судна Ханькоу предшествовало заключение специального контракта с чайной фирмой, который регламентировал количество чайного груза от конкретного торгового дома.

«При сем препровождаю Вам копии с договоров на перевозку чая», – писал агент Добровольного флота в Ханькоу в 1890 г. и приводил вместе с тем длинный список торговых домов, отправлявших чай на русских пароходах:

«А) на 1-м пароходе: 1) М. Н. Сабайниковойсов (?) – 100 тонн; 2) Шварцъ – 100 тонн; 3) Товарищество Братья К. и С. Поповы – 1500 тонн; 4) Петра Боткина сыновья – 600 тонн; 5) Токмаков, Молчанов и Ко – 400 тонн; 6) Молчанов, Печатнов и Ко – 300 тонн; 7) Вогау и Ко – 300 тонн; 10) Боткин и сын – 200 тонн; 11) Борхардт, Гидельфельд и Ко – 50 тонн; 12) Д. и Р. Расторгуевы – 400 тонн; 13) Вдова А. Катуар с сыновьями – 250 тонн; 15) Московский торговый банк – 150 тонн; Б) на 2-м пароходе: 1) товарищество Братья К. и С. Поповы – 1500 тонн; 2) Токмаков, Молчанов и Ко – 200 тонн; 3) Молчанов Печатнов и Ко – 50 тонн; 4) Вогау и Ко – 150 тонн; 5) Боткин и сын – 400 тонн; 6) вдова А. Катуар с сыновьями – 200 тонн» (РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 219. Л. 16).

Далее были еще 3-й, 4-й и 5-й пароходы, которые также в 1890 г. перевозили чайный груз согласно контрактам. Здесь, помимо данных о количестве отправляемого чая в Россию, можно увидеть названия русских торговых домов, которые действовали в Ханькоу (РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 219. Л. 16). По большому счету с Добровольным флотом «работали» все русские чайные фирмы. Фрахтовали грузы также и английские, и американские торговые дома: B.S Deason, Rodevald & Co, Reid Evens & Co, Evans Pugh & Co, Jardine Matheson & Co и др. (РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 318. Л. 147 об.). Но груз от иностранцев был в большинстве случаев меньше, чем русский, так как пароходы Доброфлота фрахтовались до Одессы.

**Груз.** Погрузка чая на пароход – вопрос первостепенной важности среди документов, имеющих отношение к чайным грузоперевозкам Добровольного флота. Донесения агентов Доброфлота в Ханькоу переполнены различного рода информацией о том, сколько было погружено товара на конкретное русское судно. К примеру, мы читаем одно из донесений за 1892 г.: «На пароходе “Саратов” (отправлено чая) – 5122 (тонны); «Петербург» – 1755; «Нижний Новгород» – 4062; «Орел» – 4934; «Россия» – 1679; «Москва» – 2825; Итого – 20 360 (тонн)» (РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 318. Л. 89). Чайные партии отправлялись на русский рынок как бы по частям – по мере того как были куплены и в зависимости от того, как приходили суда: «на 1-м пароходе 15-го договора отправлено – 5575 тонн; 2-м 6-го договора – 2500 (тонн); 3-м 10-го договора – 5000 (тонн) ...» и так далее (РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 219. Л. 48 об.).

Внутри схемы «договор – пароход – груз» случались и свои сбои. В 1890 г. пришедший в Ханькоу пароход «Орел» под руководством капитана С. И. Кази оказался менее вместительным, чем ожидалось: вместо предполагаемых по контракту 5725 тонн чайного груза, судно было способно принять только 5200 тонн чая. «Поэтому, – сообщал капитан, – у каждого грузчика пришлось сделать пропорциональную сбавку» (РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 219. Л. 48). Однако не все чайные дома остались довольны такой «пропорциональной сбавкой». По этому поводу у руководства Добровольного флота возник даже спор с фирмой «Токмаков, Молотков и Ко».

Торговый дом утверждал, что пароход «Орел» взял груз на 42 тонны меньше, чем было условлено по контракту, и требовал, чтобы остаток был отправлен на следующем пароходе «Петербург». Руководство Доброфлота считало, что недогруз составил не более 9 тонн, которые оно вполне было согласно принять на следующее судно (РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 219. Л. 66–69). Однако в этом же 1890 г. такая же ситуация произошла с пароходом «Москва», который тоже не смог взять весь предназначенный для него груз (РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 219. Л. 84).

**Конкуренция.** Русских пароходов не всегда хватало, чтобы забрать весь чай, приготовленный для России, и тогда торговые дома обращались к услугам иностранных пароходных компаний. В сведениях из Ханькоу за сентябрь 1890 г. сообщается: «...при сем имеем честь

препроводить сведения об отправке отсюда байховых чаев в нынешнем году на прямых пароходах в Одессу: - на пяти Ваших (т.е. Добровольного флота – И.Х.) пароходах – 17 226 тонн 12 фунта; - трех пароходах *Modul line* – 14 194 тонн 03 фунта» (РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 219. Л. 143). Или в 1891 г. – «на Ваших и английских пароходах было вывезено 33 437 тонн 17 фунтов» (РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 318. Л. 87).

Участие иностранных пароходов в морской русско-китайской торговле в 80-е и 90-е гг. XIX в. хорошо прослеживается на статистике судов, приходящих под разными флагами в Одессу из Китая (табл. 3).

Таблица 3

## Приход судов в Одессу из Китая

Год	Флаг	Приход
1885	Российский	5
	Германский	1
1886	Российский	2
	Английский	1
1887	Российский	3
	Голландский	1
1888	Российский	4
	Английский	2
1889	Российский	4
	Английский	2
1890	Российский	5
	Английский	3
1891	Российский	4
	Английский	3
1893	Российский	5
	Английский	1
1894	Российский	6
	Английский	1
1895	Российский	4
	Английский	1
1896	Российский	3
1897	Российский	4
1899	Российский	2

*Примечание.* Подсчитано по (Обзор внешней торговли Российской империи..., 1885–1899).

Немецкие, английские, голландские пароходы являлись активными участниками русско-китайской морской торговли. Их посредничество помогало поддерживать чайный транзит на должном уровне в условиях недостатка русских судов, что особенно хорошо прослеживается на примере вывоза товара из России в Китай (табл. 4).

Таблица 4

## Отход судов из Батуми в Китай

Год	Флаг	Отход
1887	Английский	1
1888	Шведско-норвежский	1
	Английский	5
	Германский	1
1889	Английский	15
	Германский	2
1890	Английский	10
	Шведско-норвежский	2
1891	Английский	8
	Норвежский	4
	Итальянский	2
1892	Норвежский	3
	Английский	12
1893	Норвежский	3
	Английский	7
1894	Норвежский	1
	Английский	2
1895	Английский	10
	Австро-венгерский	1
1896	Английский	10
	Норвежский	1
1897	Английский	13
1899	Английский	20

*Примечание.* Посчитано по (Обзор внешней торговли Российской империи ..., 1887–1899).

В данном случае речь идет о вывозе кавказского керосина на китайский рынок, осуществлявшегося исключительно на иностранных пароходах. Мы видим здесь шведские, австрийские и даже итальянские флаги, под которыми ходили пароходы из России в Китай. Преобладали английские пароходы: в 1899 г. их отбыло из Батуми 20 – больше, чем было всего судов у Добровольного флота в это время! (см. табл. 4). Это свидетельствует о том, что Россия вплоть до конца XIX в. не располагала достаточным количеством пароходов, чтобы полноценно обеспечить двухстороннюю морскую русско-китайскую торговлю.

**Фрахт.** Ставки фрахта без преувеличения играли ключевую роль как внутри конкуренции между пароходными компаниями, так и в выборе со стороны чайных домов парохода для отправки своих товаров. Фрахт – это главный источник заработка парохода, а поднять его выше в Ханькоу означало больше заработать. Влияние на колебание ставок фрахта оказывало огромное количество факторов. Скорость доставки, пункт назначения, состояние чайного рынка, количество пароходов – все это имело значение при определении размера фрахта.

Если говорить применительно к русско-китайской торговле, то речь шла о размере фрахта, который брали пароходы, идущие в Лондон (это исключительно иностранные суда; чай в этом случае из Лондона доставлялся к русским европейским границам) или пароходы, направляющиеся прямо в Одессу. Но были здесь и свои тонкости. Так, имело значение, шел ли пароход прямо в Одессу или предусматривалась перегрузка в Шанхае или в Порт-Саиде. То же самое касалось и пароходов, назначенных в Лондон.

В 80-е гг. XIX в. можно наблюдать следующее соотношение ставок фрахта для лондонского и одесского направления чайной торговли (табл. 5).

Котировки ставок пароходного фрахта, фунтов стерлингов

Год	Лондон		Одесса
	Начало мая	Начало октября	
1881	5 – 3,10	2,15	Нет данных
1882	6,10 – 3	2, 7/6	4,10
1883	5,10 – 3,10	2,10 – 2, 7/6	4
1884	5 – 2,5	3,10 – 3	4,5 – 3
1885	4 – 2,5	3,5	4,5 – 4
1886	4 – 3,10	3 – 3, 7/6	3 – 2,10
1887	4	1 – 7/6	2,10
1888	Нет данных	Нет данных	2,10
1889	4 – 2	Нет данных	3,51 – 3

*Примечание.* Подсчитано по (АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 396. Л. 30 об.).

Можно заметить, что если ставки фрахта для пароходов, направляющихся в Лондон, и были выше, чем для Одессы, то ненамного и, как правило, в начале чайного сезона. Осенью, когда из Ханькоу вывозился самый дешевый чай, ставки фрахта падали. Порой ставки на Одессу были выше, чем для лондонского направления. Одним словом, какого-то стабильного соотношения мы здесь не видим, по крайней мере в том, что касается 1880-х гг. Ситуация поменялась в 90-е гг. XIX в., когда рынок Лондона заполонил чай, вывозимый из Индии, а Китай постепенно потерял свое значения в качестве мирового поставщика чая (АВПРИ. Ф. 161. Оп. 35. Д. 2. Л. 96–97). Таким образом, снизилась конкуренция и для одесского направления чайной торговли.

**Организация.** Теперь обратимся к некоторым организационным вопросам морской торговли Добровольного флота в Китае. В этом смысле любопытно взглянуть на те расходы, которые сопутствовали приходу русского парохода в Ханькоу. Таковые включали зарплату лоцману за провод парохода по Янцзы до Ханькоу и обратно в море; плату за приход в порт (т.н. ластовый сбор); погрузку товара в трюмы; зарплату агенту в Ханькоу; расходы на телеграммы; расходы на починку судна (смазка лаком, запайка и прочий мелкий ремонт); различные мелкие расходы; иногда – покупку досок, канатов и прочее (РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 219. Л. 102–111). В совокупности эти расходы могли превысить сумму в 3 тысячи рублей, но были необходимы. Эти неизбежные издержки компенсировались фрахтом и отчасти пассажирскими перевозками.

Другой важный организационный момент – это необходимость наличия собственного агента в Ханькоу, который бы информировал управление Добровольного флота о текущем состоянии дел и решал на месте многие организационные вопросы. Привлеченные источники позволяют нам рассмотреть расходы на содержание подобных лиц. В 1889 г. суммы, которые уходили на содержание агента в Ханькоу, были меньше в сравнении с теми же, но в других портах и городах: в Одессе – 32 759 руб., Владивостоке – 12 626 руб., Москве – 7 474, Стамбуле – 2 471 руб., Коломбо – 2 892 руб., Ханькоу – 341 руб. 43 коп. (РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 2. Л. 159). В конце 90-х гг. XIX в., по мере того как развивалась морская русско-китайская торговля, увеличивались и расходы на агентов: в 1896 г. зарплата ханькоуского агента составляла уже 17 472 руб. (РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 2. Л. 222). Кроме того, появляются и агенты в других портах – Шанхае и Гонконге. Если в английской колонии зарплата представителя Добровольного флота была небольшой (не доходила и до 500 руб.), то в Шанхае в 1898 г. она составляла 20 000 рублей (РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 2. Л. 241). К концу века, в 1899 г., расходы на агентов составляли: Москва – 25 743 руб., Ханькоу – 25 469 руб. 61 коп., Одесса – 21 498 руб., Шанхай – 14 393 руб. 29 коп. (РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 2. Л. 258 об.), а дальше располагались другие порты. Иными словами, агент в Ханькоу по уровню содержания занял второе место после Москвы, что говорит об огромном росте значения этого порта для торговли пароходного общества. Шанхай следовал сразу за Одессой, что тоже показатель.

**Баланс.** В течение 80-х гг. XIX в. Добровольный флот наладил тесные контакты с чайным рынком Ханькоу, взяв на себя перевозку большей части груза, приготовленного в этом порте для России. Морская чайная торговля росла (табл. 6).

Таблица 6  
Вывоз из Ханькоу в Россию на пароходах «Добровольного флота»

Год	Дата	Пароход	Пуды	Стоимость, руб. зол.
1887	16 мая	«Россия»	56 870 ½	419 933
	23 мая	«Петербург»	60 572	447 266
	13 июня	«Москва»	68 195	503 551
1888	18 мая	«Москва»	68 408	510 052
	28 мая	«Россия»	61 687	459 940
	23 июня	«Кострома»	103 301	770 212
	27 июня	«Петербург»	34 490	257 157
1889	23 мая	«Москва»	78 620	736 826
	2 июня	«Россия»	66 100	619 493
	19 июня	«Кострома»	105 733	990 928
	27 июня	«Петербург»	54 937	514 872
1890	23 мая	«Орел»	104 607	1 497 469
	31 мая	«Петербург»	56 847	692 865
	12 июня	«Кострома»	109 221	1 331 218
	16 июня	«Москва»	45 954	560 100
	23 июня	«Россия»	31 567	384 750
1891	22 мая	«Орел»	5075	1 489 817
	30 мая	«Петербург»	2849	691 781
	8 июня	«Н. Новгород»	5315	1 564 271
	14 июня	«Москва»	2067	461 973
	29 июня	«Кострома»	4195	941 784

*Примечание.* Подсчитано по (АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 396).

Однако речь о полноценных торговых отношениях можно вести только тогда, когда наблюдается примерное соотношение ввоза и вывоза товара. В таком случае можно говорить о торговом балансе. В русско-китайских отношениях второй половины XIX в. мы его, к сожалению, не увидим: сухопутная торговля в Кяхте к концу столетия страдала от огромного дефицита русского сбыта [Сладковский, 1974, с. 270], а морское направление в Одессу стало практически односторонним процессом перевозки китайского чая на русский рынок. Только бакинский керосин даст надежду на изменение ситуации, но это произойдет только в начале XX в.

Таблица 7  
Стоимость вывоза из Одессы в Китай, руб.

Год	Жизненные припасы	Изделия	Всего
1885	30 626	12 544	43 170
1886	338 645	57 427	396 072
1887	4013	72 814	72 814
1889	3502	167 930	171 432
1890	308	16 322	16 630
1891	1206	78 642	86 483
1892	7267	50 849	63 122
1893	2517	31 143	34 483

*Примечание.* Подсчитано по (Обзор внешней торговли Российской империи..., 1885–1893).

В 80–90-е гг. XIX в. в Китай морским путем вывозились такие товары, как сахар рафинад (в 1888 г. – на 73 468 руб.), табак крошенный (в 1888 г. – на 49 руб.), папиросы (в 1888 г. – 270 000 руб.), ликеры и водка (1888 г. – 184 руб.), веревка (1888 г. – 287 руб.), бумажные ткани (1888 г. – 875 руб.), свечи стеариновые (1888 г. – 323 руб.) (Обзор внешней торговли России..., 1888). Номенклатура товара была разнообразной, но по стоимости своего вывоза была несопоставима со стоимостью ввезенного чая морским путем.

#### Система морского транзита. Выводы

Итак, анализ структуры деятельности Добровольного флота в рамках морских торговых отношений России и Китая в 80–90-х гг. XIX в. позволяет нам реконструировать систему морского транзита между Одессой и Ханькоу (рисунок).

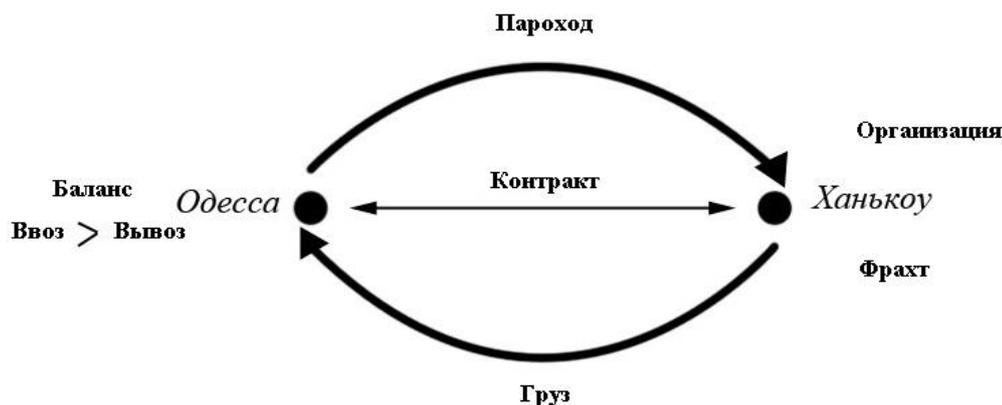


Рис. Система морского транзита русско-китайской торговли

Система морского транзита была организована следующим образом:

- контракт между Добровольным флотом и торговыми домами в Ханькоу являлся условием морского транзита товаров;
- Добровольный флот отправлял в Ханькоу свой пароход, который заходил в китайский порт на обратном пути из Владивостока;
- в Ханькоу русский пароход получал фрахт за принятие чайного груза; фрахт мог уплачиваться как русскими, так и иностранными торговыми домами;
- приходу парохода в Ханькоу сопутствовали различные логистические расходы; контролем за исполнением контракта, погрузкой груза на пароход и прочими организационными вопросами занимался специальный агент в Ханькоу;
- чайный груз составлял главную (единственную) часть товара, который вывозили русские пароходы в Одессу; согласно контракту, чай от одного торгового дома мог вывозиться по частям на нескольких пароходах;
- вывоз товара из Одессы в Китай на кораблях Добровольного флота был незначителен в сравнении с чайной торговлей; морская торговля России с Китаем была остродефицитной.

В конце XIX в. система морского транзита русско-китайской торговли показала себя более эффективной в сравнении с сухопутной торговлей через Кяхту. Китайский чай, доставляемый в Одессу на пароходах Добровольного флота, попадал на русский рынок значительно быстрее в сравнении с транзитом через Монголию<sup>2</sup>. Дешевле были и расходы на доставку одного ящика чая морским путем<sup>3</sup>. В начале 1890-х гг. современники возлагали большие надежды на морскую торговлю, считая, что за ней будущее торговых отношений России и Китая [Субботин, 1892, с. 528]. Однако морская торговля испытывала и свои трудности.

Во-первых, на протяжении 1880-х и большей части 1890-х гг. русским пароходам приходилось конкурировать с иностранными в портах Китая за ставки фрахта и чайный груз. В условиях малочисленности русского торгового флота нередко китайский товар отправлялся в Россию на английских, немецких и прочих иностранных пароходах. Такая ситуация негативно отражалась на развитии русско-китайской торговли.

Во-вторых, сказывалась и отдаленность Одессы от китайских берегов, что особенно станет заметно на рубеже XIX–XX вв., когда Россия начнет развивать транспортную инфраструктуру на Дальнем Востоке.

В-третьих, во второй половине XIX в. таможенная политика России предполагала более высокие пошлины на западных границах Российской империи в сравнении с Кяхтой<sup>4</sup>. Данные меры должны были защитить кяхтинскую торговлю от упадка в условиях конкуренции с морским чайным транзитом и одновременно искусственно сдерживали развитие морской торговли России и Китая.

Наконец, наиболее значимой проблемой следует назвать отсутствие товара, который Россия могла бы успешно сбывать в китайские порты. Высокая конкуренция с английскими и американскими товарами на китайском рынке, а также дороговизна морского фрахта, стали причиной низкого спроса русских товаров в Китае.

Таким образом, система морского транзита русско-китайской торговли 80–90-х гг. XIX в. не получила качественного развития, оставшись исключительно чайной торговлей. В начале XX в. когда Российская империя начнет развивать свои дальневосточные порты, одесское направление торговых отношений России и Китая постепенно уступит место новой системе русско-китайской торговли на Дальнем Востоке.

### **Примечания**

<sup>1</sup> Порт на реке Вусунг являлся главным портом Шанхая.

<sup>2</sup> В конце XIX в. в связи с развитием пароходного сообщения доставка чайного груза от Ханькоу до Одессы занимала от 30 до 40 дней, в то же время сухопутный транзит чая от Ханькоу до Кяхты – до 3 месяцев.

<sup>3</sup> В 80-х гг. XIX в. расходы на доставку ящика чая в 100 фунтов из Ханькоу через Одессу до Москвы составляли по разным оценкам от 6 руб. 75 коп. Стоимость доставки ящика чая до Кяхты могла доходить до 53 рублей.

<sup>4</sup> В 1865 г. таможенные ставки для чая, привозимого из Китая в Кяхту, были установлены в размере от 15 до 2 коп. с пуда в зависимости от сорта чая; для чая, привозимого через русские европейские границы и порты, – от 50 до 35 коп. с пуда чая.

### **Список источников**

Архив внешней политики Российской империи (АВПРИ). Ф. 143. Оп. 491. Д. 396; Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067; Ф. 161. Оп. 35. Д. 2.

Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 98. Оп. 6. Д. 2; Ф. 98. Оп. 1. Д. 219; Ф. 98. Оп. 1. Д. 318.

### **Библиографический список**

*Бродель Ф.* Материальная цивилизация, экономика и капитализм. XV–XVIII вв. Т. 2. Игры обмена. М.: Прогресс, 1988. 631 с.

*Дацьишен В.Г.* Одесское направление китайской чайной торговли (XIX – нач. XX вв.) // Китаєзнавчі дослідження. Збірка наукових праць. Т. 2. Київ: Інститут сходознавства НАН України, 2012. С. 45–55.

*Коростовец И.Я.* Китайцы и их цивилизация. СПб.: Издание книжного склада Н. Аскарханова, 1898. 625 с.

Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1884 год. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1885.

Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1885 год. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1886.

Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1886 год. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1887.

Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1887 год. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1888.

Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1888 год. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1889.

Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1889 год. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1890.

Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1890 год. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1891.

- Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1891 год. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1892.
- Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1892 год. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1893.
- Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1893 год. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1895.
- Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1894 год. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1896.
- Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1895 год. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1897.
- Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1896 год. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1898.
- Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1897 год. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1899.
- Поггенполь М.Ю.* Очерк возникновения Добровольного флота за время XXV-ти летнего его существования. СПб.: Тип. А. Бенке, 1903. 284 с.
- Романова Г.Н.* Экономические отношения России и Китая на Дальнем Востоке XIX – начало XX вв. М.: Наука, 1987. 159 с.
- Скальковский К.А.* Русская торговля в Тихом океане: экономическое исследование русской торговли и мореходства в Приморской области, Восточной Сибири, Кореи, Китая, Японии и Калифорнии. СПб.: Тип. А.С. Суворина, 1883. 515 с.
- Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). М.: Наука, 1974. 363 с.
- Субботин А.П.* Чай и чайная торговля в России и других государствах. Производство, потребление и распределение чая. СПб.: Тип. Северного Телеграфного агентства, 1892. 657 с.
- Уемов А.И.* Системный подход и общая теория систем. М.: Мысль, 1978. 271 с.
- Шаронова В.Г.* Экспортно-импортные операции русско-китайской чайной торговли (с середины XIX до начала XX века) // Сибирское купечество: истоки, деятельность, наследие: материалы Третьей всерос. науч. конф. Томск: Изд-во ТГАСУ, 2019. С. 241–250.

*Дата поступления рукописи в редакцию 08.03.2021*

## **RUSSIAN-CHINESE MARITIME TRANSIT SYSTEM IN THE 1880s AND 1890s**

***I. R. Hamzin***

Ural Federal University, Lenin str., 51, 620000, Yekaterinburg, Russia  
ildar.hamzin1991@mail.ru  
ORCID: 0000-0002-4967-0705  
ResearcherID: GLQ-6948-2022  
Scopus Author: 57282985300

Maritime trade was an important part of the Russian-Chinese trade in the second half of the 19<sup>th</sup> century. During this period, the Voluntary fleet began transporting cargo between Russian and Chinese ports and the maritime transit system was created. Using the system analysis, the article analyzes the structure of maritime trade and demonstrates the model of the sea transit system of Russian-Chinese trade in the 1880s and 1890s. The main structural elements of maritime trade were the direction in which goods were transited, the conditions for cargo transportation, the interaction of the Voluntary fleet and Russian trading houses in China, competition for freight rates in Chinese ports, organizational issues, and the content of trade. The correlation of these features shows the construction of the maritime transit system. In conclusion, the author demonstrates the main advantages of sea transit over land and the main disadvantages of this direction. The maritime transit system was more effective than the transcontinental Russian-Chinese trade. By the sea, Chinese tea was delivered to the Russian market quickly and cheaply. At the same time, Russia did not have a product that could be sent to China by sea. This was the main problem of the Russia-Chinese maritime trade in the second half of 19<sup>th</sup> century. Thus, the study demonstrates a combination of levels of a new methodological approach to the history of trade in Russia and China, thereby enriching the historiography of the theme.

*Key words:* Russian-Chinese trade, sea transit, Voluntary fleet, system approach.

References

- Braudel, F. (1988), *Material'naya tsivilizatsiya, ekonomika i kapitalizm. XV-XVIII vv. T.2. Iгры obmena* [Material civilization, economy, and capitalism. 15<sup>th</sup>–18<sup>th</sup> centuries. Vol. 2. Game exchange], Progress, Moscow, Russia, 631 p.
- Datsyshen, V.G. (2012), “Odessa direction of Chinese tea trade in 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> century”, in *Kitaeznavchidoslidzhennya* [Chinese studies], Institute of oriental studies, Kiev, Ukraine, pp. 45–55.
- Korostovets, I. Y. (1898), *Kitaytsy i ikh tsivilizatsiya* [The Chinese and their civilization], Izdanie knizhnogo sklada N. Askarkhanova, St. Petersburg, Russia, 625 p.
- Obzor vneshney trgovli Rossii po evropeyskoy i aziatskoy granitse za 1884 god* (1885) [Review of Russia's foreign trade along the European and Asian borders for 1884], Tip. V. Kirshbauma, St. Petersburg, Russia.
- Obzor vneshney trgovli Rossii po evropeyskoy i aziatskoy granitse za 1885 god* (1886) [Review of Russia's foreign trade along the European and Asian borders for 1885], Tip. V. Kirshbauma, St. Petersburg, Russia.
- Obzor vneshney trgovli Rossii po evropeyskoy i aziatskoy granitse za 1886 god* (1887) [Review of Russia's foreign trade along the European and Asian borders for 1886], Tip. V. Kirshbauma, St. Petersburg, Russia.
- Obzor vneshney trgovli Rossii po evropeyskoy i aziatskoy granitse za 1887 god* (1888) [Review of Russia's foreign trade along the European and Asian borders for 1887], Tip. V. Kirshbaum, St. Petersburg, Russia.
- Obzor vneshney trgovli Rossii po evropeyskoy i aziatskoy granitse za 1888 god* (1889) [Review of Russia's foreign trade along the European and Asian borders for 1888], Tip. V. Kirshbauma, St. Petersburg, Russia.
- Obzor vneshney trgovli Rossii po evropeyskoy i aziatskoy granitse za 1889 god* (1890) [Review of Russia's foreign trade along the European and Asian borders for 1889], Tip. V. Kirshbauma, St. Petersburg, Russia.
- Obzor vneshney trgovli Rossii po evropeyskoy i aziatskoy granitse za 1890 god* (1891) [Review of Russia's foreign trade along the European and Asian borders for 1890], Tip. V. Kirshbauma, St. Petersburg, Russia.
- Obzor vneshney trgovli Rossii po evropeyskoy i aziatskoy granitse za 1891 god* (1892) [Review of Russia's foreign trade along the European and Asian borders for 1891], Tip. V. Kirshbauma, St. Petersburg, Russia.
- Obzor vneshney trgovli Rossii po evropeyskoy i aziatskoy granitse za 1892 god* (1893) [Review of Russia's foreign trade along the European and Asian borders for 1892], Tip. V. Kirshbauma, St. Petersburg, Russia.
- Obzor vneshney trgovli Rossii po evropeyskoy i aziatskoy granitse za 1893 god* (1895) [Review of Russia's foreign trade along the European and Asian borders for 1893], Tip. V. Kirshbauma, St. Petersburg, Russia.
- Obzor vneshney trgovli Rossii po evropeyskoy i aziatskoy granitse za 1894 god* (1896) [Review of Russia's foreign trade along the European and Asian borders for 1894], Tip. V. Kirshbauma, St. Petersburg, Russia.
- Obzor vneshney trgovli Rossii po evropeyskoy i aziatskoy granitse za 1895 god* (1897) [Review of Russia's foreign trade along the European and Asian borders for 1895], Tip. V. Kirshbauma, St. Petersburg, Russia.
- Obzor vneshney trgovli Rossii po evropeyskoy i aziatskoy granitse za 1896 god* (1898) [Review of Russia's foreign trade along the European and Asian borders for 1896], Tip. V. Kirshbauma, St. Petersburg, Russia.
- Obzor vneshney trgovli Rossii po evropeyskoy i aziatskoy granitse za 1897 god* (1899) [Review of Russia's foreign trade along the European and Asian borders for 1897], Tip. V. Kirshbauma, St. Petersburg, Russia.
- Poggenpol, M. Yu. (1903), *Ocherk voznikoveniya Dobrovol'nogo flota za vremya XXV-tiletnego ego sushchestvovaniya* [An outline of the emergence of the Volunteer fleet during its XXV-year existence], Tip. A. Behnke, St. Petersburg, Russia, 284 p.
- Romanova, G. N. (1987), *Ekonomicheskie otnosheniya Rossii i Kitaya na Dal'nem Vostoke XIX-nachalo XX vv.* [Economic relations between Russia and China in the far East of the 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries], Nauka, Moscow, Russia, 159 p.
- Skalkovsky, K. A. (1883), *Russkaya trgovlya v Tikhom okeane: ekonomicheskoe issledovanie russkoy trgovli i morekhodstva v Primorskoy oblasti, Vostochnoy Sibiri, Koree, Kitaya, Yaponii i Kalifornii* [Russian trade in the Pacific: an economic study of Russian trade and shipping in the Primorye region, Eastern Siberia, Korea, China, Japan, and California], Tip. A. S. Suvorina, St. Petersburg, Russia, 515 p.
- Sharonova, V. G. (2019), “Export-import operations of the Russian-Chinese tea trade (from the middle of the 19<sup>th</sup> to the early 20<sup>th</sup> century)”, in *Sibirskoe kupechestvo: istoki, deyatel'nost', nasledie: mater. Vseros. nauch.-prakt. konf.* [Siberian merchants: origins, activities, and heritage. Materials of the third all-Russian scientific conference], Izd-vo TGASU, Tomsk, Russia, pp. 241–250.
- Sladkovsky, M. I. (1974), *Istoriya trgovno-ekonomicheskikh otnosheniy narodov Rossii s Kitaem (do 1917 g.)* [History of trade and economic relations between the peoples of Russia and China (before 1917)], Nauka, Moscow, Russia, 363 p.
- Subbotin, A. P. (1892), *Chay i chaynaya trgovlya v Rossii i drugikh gosudarstvakh. Proizvodstvo, potreblenie i raspredelenie chaya* [Tea and tea trade in Russia and other countries. Production, consumption and distribution of tea], Tip. Severnogo Telegrafnogo agentstva, St. Petersburg, Russia, 657 p.
- Uemov, A.I. (1978), *Sistemnyy podkhod i obshchaya teoriya sistem* [Systems approach and general theory of systems], Mysl', Moscow, Russia, 271 p.